

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Kebumen merupakan salah satu kabupaten yang terletak di bagian selatan Provinsi Jawa Tengah (Jateng) dengan jumlah penduduk sebesar 1.361.913 jiwa dengan luas wilayah administratif sebesar 128.479,5 hektar. Kota kebumen sendiri memiliki julukan yang unik, yakni Kota Lawet. Kabupaten ini berbatasan dengan Kabupaten Banjarnegara di utara, Kabupaten Wonosobo dan Kabupaten Purworejo di timur, Samudra Hindia di selatan, serta Kabupaten Cilacap dan Kabupaten Banyumas di sebelah barat menjadikan kabupaten Kebumen sebagai jalur lintas antar Kabupaten tersebut. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Jalan dan Lalu Lintas Jalan disebutkan bahwa simpang adalah pertemuan atau percabangan jalan, baik sebidang maupun tidak sebidang atau dalam arti lain, simpang adalah tempat dimana lalu lintas dari beberapa arah bertemu. Khususnya pada simpang yang dikaji yaitu Simpang Muktisari dan Simpang Sokka Baru menjadi jalur menuju Kabupaten Purworejo dan Kabupaten Banyumas sebagai titik kordon luar yang berada pada ruas jalan Nasional III dimana jalan tersebut sebagai wilayah keluar masuk kendaraan menuju Kabupaten Kebumen.

Dengan adanya hal tersebut lalu lintas di Kabupaten Kebumen menjadi padat di beberapa ruas dan simpang yang ada di Kabupaten Kebumen yang menyebabkan kemacetan. Kemacetan yang terjadi pada ruas maupun simpang menjadi penyebab utama terhambatnya lalu lintas. Permasalahan kemacetan pada kedua simpang ini muncul ketika adanya pergerakan kendaraan secara bersamaan khususnya pada jam sibuk (*peak hour*) yang menimbulkan

kepadatan kendaraan yang melebihi kapasitas jalan serta terhambatnya pergerakan arus lalu lintas yang menyebabkan antrian dan tundaan pada simpang.

Simpang Muktisari dan Simpang Sokka Baru merupakan simpang bersinyal dengan memiliki empat kaki simpang. Kedua simpang memiliki hambatan samping sedang dikarenakan oleh karakteristik daerah disekitar Simpang Muktisari dan Simpang Sokka Baru adalah Komersil dimana adanya Pertokoan, Permukiman, Rumah Sakit, dan PO Bus sehingga hambatan samping berupa pemberhentian penumpang angkutan umum secara sembarangan dan kendaraan yang berhenti di bahu jalan yang mengakibatkan berkurangnya kapasitas simpang.

Simpang Muktisari dan Simpang Sokka Baru memiliki arus lalu lintas yang banyak dilalui oleh angkutan barang seperti truk, bus dan *pick up* yang juga menjadi salah satu faktor penyebab tingginya arus lalu lintas. Adapun hubungan antara arus lalu lintas dengan kapasitas simpang ialah semakin jumlah arus lalu lintas mendekati kapasitas simpang, maka semakin besar nilai derajat kejenuhannya. Artinya apabila derajat kejenuhan pada simpang sudah mendekati 1 (satu), maka simpang tersebut sudah dalam kondisi kritis dan butuh penenganan yang lebih optimal. Sedangkan menurut PM 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dikatakan bahwa tingkat pelayanan pada persimpangan khususnya apabila jalan mayoritas adalah jalan arteri maka sekurang-kurangnya LOS B.

Beberapa masalah yang timbul akibat terjadinya kemacetan pada Simpang Muktisari dan Sokka Baru adalah berupa hambatan samping yang sedang dan jam operasional angkutan barang yang melintas pada jam sibuk belum teratur yang mengakibatkan menurunnya kapasitas simpang. Adapun tolak ukur kinerja simpang yaitu pada Simpang Muktisari memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,57 dan Simpang Sokka Baru memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,62 dengan antrian Simpang Muktisari sepanjang 58,66 meter dan Simpang Sokka Baru sepanjang 62,61 meter. Terjadi tundaan

simpang yaitu pada Simpang Muktisari sebesar 66,01 det/smp dengan LOS F dan pada simpang Sokka Baru sebesar 62,37 det/smp dengan LOS F.

Berdasarkan informasi di atas, penulis mengambil judul dalam penelitian ini yaitu "**PENINGKATAN KINERJA SIMPANG DI KABUPATEN KEBUMEN (STUDI KASUS SIMPANG MUKTISARI DAN SIMPANG SOKKA BARU)**".

1.2 Identifikasi Masalah

Dari latar belakang di atas maka dapat di identifikasikan beberapa masalah sebagai berikut:

- a. Memiliki derajat kejenuhan yang tinggi yaitu pada Simpang Muktisari sebesar 0,57 dan Simpang Sokka Baru sebesar 0,62.
- b. Terjadi antrian yang cukup panjang pada kedua simpang yaitu pada Simpang Muktisari sepanjang 58,66 m dan Simpang Sokka Baru sepanjang 62,61 m. Serta terjadinya tundaan simpang yaitu pada Simpang Muktisari 66,01 det/smp dengan LOS F dan Simpang Sokka Baru sebesar 62,37 det/smp dengan LOS F, artinya suatu simpang sudah dalam kondisi kritis sehingga perlu adanya penanganan.
- c. Buruknya kinerja kedua simpang tersebut dengan indikator derajat kejenuhan, antrian, serta waktu tundaan disebabkan oleh kinerja simpang yang belum optimal.

1.3 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang akan dipecahkan dalam penelitian, yaitu:

- a. Bagaimana kondisi saat ini kinerja Simpang Muktisari dan Simpang Sokka Baru?
- b. Bagaimana usulan perbaikan yang dilakukan dalam meningkatkan kinerja kedua simpang?

- c. Bagaimana perbandingan kinerja kedua simpang pada kondisi saat ini dan setelah dilakukan peningkatan?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

1. Maksud

Maksud dari penelitian ini untuk meningkatkan kinerja Simpang Muktisari dan Simpang Sokka Baru.

2. Tujuan

Adapun tujuan yang akan dicapai dari rumusan masalah adalah sebagai berikut:

- a. Menganalisis kinerja kedua simpang pada kondisi saat ini.
- b. Menganalisis usulan yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja kedua simpang.
- c. Mengetahui perbandingan kinerja kedua simpang pada saat ini dan setelah dilakukan peningkatan.

1.5 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup yang terdapat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian dilakukan pada Simpang Muktisari dan Simpang Sokka Baru.
2. Penelitian hanya mencakup kendaraan yang melewati Simpang Muktisari dan Simpang Sokka Baru meliputi angkutan pribadi, angkutan umum, angkutan barang dan kendaraan tidak bermotor serta pengukuran geometrik jalan pada simpang.
3. Indikator kinerja simpang yang digunakan meliputi derajat kejenuhan, antrian, dan tundaan.
4. Metode penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan analisis data berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 berupa analisis Kinerja Simpang.